Itala Fervojisto

Il Ferroviere Italiano



Italia "Floto" Eurostar: ETR 450, ETR 500, ETR 460/480.

La Flotta Eurostar Italia: ETR 450, ETR 500, ETR 460/480.

Informa Bulteno (por la disvastigo de Esperanto)

Bollettino di Informazione (per la diffusione della lingua internazionale Esperanto)

Quote sociali IFEA

Attenti: per il 2002 la quota è di **€ 15,00**. I ritardatari per il 2001 devono versare insieme € 30,00 per i due anni.
L'ultimo anno pagato compare sull'etichetta dell'invio.
Per memoria, ecco le varie possibilità di adesione presso l'IFEA e alcune offerte di pubblicazioni o di altre cose.

Quote o materiali (in Euro)	*= €*
IFEA/IFEF (tutti)	15,00
FEI (ordinario)	26,00
FEI (giovane o familiare)	13,00
DLF (Effettivo)	7,75
DLF (Aderente = familiare)	7,75
DLF (Giovane)	4,13
DLF (Frequentatore)	12,91
Circ. Cult. Gruppo E-o Bologna	5,17
Lessico Ferroviario RailLex	10,00
Historio de IFEF	2,50
Suplemento al Historio 84-99	2,50
Catalogo Fondo Librario BO	2,50
L'E-o in Emilia Romagna	5,00
Ĉu vi deziras korespondi?	0,50
Distintivi	1,50

Prezzi, più eventuali spese postali.
Per minimo 3 copie: il prezzo di 2.
Per minimo 3 distintivi: invio gratis.
Rivolgersi al Sk, Via Misa 4, 40139 Bologna BO o all'IFEA, c/o DLF BO, via Serlio 25/2, 40128 Bologna BO.

N-o Conto Corrente Postale IFEA:

14 78 24 03

Rinnovate subito la quota: l'IFEA potrà meglio programmarsi e operare.

UEA-Konto: robo-r

Segnalate sempre: causale, cambio di dati e di indirizzo!

Iscrivete o fate iscrivere un collega, un familiare, un amico, un samideano: dobbiamo crescere in qualità, ma anche in quantità. Ω La Kasisto

Kolofono

ITALA FERVOJISTO - IL FERROVIERE ITALIANO

Informa Bulteno de la Itala Fervojista Esperanto Asocio (IFEA), landa asocio de IFEF (Internacia Fervojista Esperanto-Federacio), dulingve redaktita (itale kaj esperante).
Bollettino di informazione dell'Associazione Italiana Ferrovieri Esperantisti (IFEA), membro della Federazione Internazionale Ferrovieri Esperantisti (IFEF), redatto bilingue (italiano e Esperanto).

Adreso /Redaktejo: Bolognesi / Tornillo
✉ Via Misa 4, IT-40139 Bologna (Italio),
☎ + fakso (post anonco) ++39 051 547247,
🖫 <lov0354@iperbole.bologna.it>. /
✉ Via S. D'Acquisto 9/5, IT-40050 Monte S. Pietro BO (Italio),
🖫 <vitorni@libero.it>.

Senpage al la membroj - Gratis ai membri - Mempresita - Stampato in proprio - Kvarmonata/neregula - Quadrimensile/non regolare.

Enhavo

I lettori sono invitati a collaborare inviando articoli, notizie, suggerimenti. La Redazione

BOLOGNA-MILANO IN 1 ORA / *EN 1 HORO*

Nuovo contratto di prestito della Bei (Banca Europea di Investimento) a sostegno dell'Alta Velocità in Italia.

Si tratta di altri 300 milioni di € per completare il prestito di 1 miliardo di € approvato per la linea Bologna-Milano nel giugno 2000.

Il progetto prevede una linea elettrificata a doppio binario di 182 km, tra le periferie delle due città, che dovrà essere pronta nel 2007 (realizzato finora il 18% delle opere).

Saranno costruiti 36 viadotti e 10 gallerie artificiali, il ponte sul Po e una galleria presso Fontanellato, in provincia di Parma.

Essa potrà essere percorsa da treni alla velocità di 300 km/h, che ridurranno i tempi di percorrenza da 105 a 60 minuti.

Inoltre finora la TAV (il Consorzio per l'Alta Velocità in Italia) ha già realizzato lavori sulle linee:

Linea	Avanzamento %
Roma-Napoli	84-85
Bologna-Firenze	61
Torino-Milano	15

Investimenti (miliardi di €):

Anno	(mil.di)
2001	1,8,
2002	1,2,
2003	3,5.

Nova prunt-kontrakto fare de Bei (Eŭropa-Invest-Banko) por subteni la grand-rapidan trafikon en Italio.

Temas pri 300 milionoj da € por kompletigi la prunton de 1 miliardo da € aprobita por la linio Bologna-Milano en junio 2000.

La projekto antaŭvidas elektran dutrakan linion, kiu longos 182 kmojn, inter la periferioj de la du urboj, kiu devos esti preta en la jaro 2007 ĝis nun oni realigis 18% de la laboroj).

Oni konstruos 36 viaduktojn kaj 10 artefaritajn tunelojn, la ponton sur la rivero Poo kaj tunelon ĉe Fontanellato, en la Parma-provinco.

Ĝi povos esti traveturita per trajnoj je 300Km/h, kiuj reduktos la tempan neceson de 105 al 60 minutoj.

Cetere ĝis nun TAV (la Konsorcio por la Granda Rapido en Italio) jam realigis laborojn sur la linioj:

Linio	Progreso %
Roma-Napoli	84-85
Bologna-Firenze	61
Torino-Milano	15

Investado (miliardoj da €):

Jaro	(mil.doj)
2001	1,8
2002	1,2
2003	3,5

RoBo

ITALIA EUROSTAR FLOTO

Per la komerca nomo "Eurostar Italia", kompanio FS Trenitalia surmerkatigas la oferton de la italaj rapidaj trajnoj. La rulanta materialo konsistas el tri diversaj trajntipoj: ETR 450, ETR 460/480, ETR 500 (ETR = Motorvagonaro elektra).

Spite al la nomo, la servo Eurostar (Italia), nenion rilatas kun la kompanio "Eurostar", kiu administras la tunelon sub la kanalo Maniko. Pro tiu nomindiko, la du kompanioj estis eĉ en proceso.

La karakterizoj de la trajnoj estas:

ETR 450: estis la unua itala trajno kun stabiliĝo ŝanĝiĝebla, t.d. sistemo "PENDOLINO", kapabla kliniĝi ĉe kurboj de interne, kun modifo de la pezocentro, permesante kompensi la centrifugan forton, kaj teni pli altan rapidon, donante saman konforton al la vojaĝantoj.

La trajno konsistas el 9 pasaĝervagonoj, klimatizitaj, kun entute 390 sidlokojn. Potenco de la motorizado 5000 KW, totala maso 435 t, longo de la trajno 234 m, starta trenforto 190 KN. Ĝi atingas rapidon 250 km/h. Nun la trajnoj veturas sur linioj kun zigzaga traceo, kiel la linio Ancona-Roma.

El la sama serio, estas ankoraŭ funkcianta la prototipo ETR 401, kiu konsistas el 4 pecoj. Ĝi estas administrata de la *Divizio Charter*, kaj estas luita kiel laŭbezona trajno por agentejoj aŭ diversaj manifestacioj.

ETR 460/480: estas la versio plibonigita de ETR 450, ĝi ankaŭ estas kun stabiliĝo ŝanĝiĝebla. Ĝiaj karakterizoj permesis al multaj fervojkompanioj havi rapidajn trajnojn sen ŝanĝo de la fervojaj infrastrukturoj.

Ĝia atingebla maksimuma rapido estas 250 km/h. Ĝi estas presurizita, por eviti ĝenojn dum la frontrenkonto de aliaj trajnoj en tuneloj. Ĝi konsistas el 9 pasaĝervagonoj klimatizitaj, 3 por la unua klaso kun 139 sidlokoj, 5 por la dua klaso kun 341 sidlokoj kaj 1 vagono bar-ristoracio.

La diferenco inter ETR 460 kaj 480, estas ne multa: ETR 480 havas iujn plibonigitajn detalojn kaj estas utiligebla sur linioj elektrizitaj je 25 KVac. La novaj italaj linioj je granda rapido kaj la lastaj francaj linioj estas provizitaj per tiu tensio.

Tri trajnoj ETR 460 estis modifitaj per ŝanĝo de tensio je 1,5 KV, por permesi la kunligo inter Milano kaj Lion. Kun samaj karakterizoj, sed kun rapido je 200 Km/h, estas la ETR 470, trajnoj de la kompanio itala-svisa "Cisalpino", kiu trafikas inter Milano kaj diversaj svisaj urboj.

Karakterizoj teknikaj estas: potenco de la motorizado 6000 kw, totala maso 433 t, longo de la trajno 237 m, trenforto starta 270 KN.

ETR 500: estas la itala trajno por granda rapido. Ĝi estas konstruita de enterprenkonsorcio nomita "TREVI", starigita de la firmoj FIAT ferroviaria, Ansaldo, Breda,

(Continua a pagina 14)

FLOTTA *EUROSTAR ITALIA*

Con la denominazione Eurostar Italia la società FS Trenitalia commercializza l'offerta dei treni veloci italiani. Il materiale rotabile è composto da tre diversi tipi di treni: ETR 450, ETR 460/480, ETR 500. Nonostante il nome, il servizio Eurostar (Italia), nulla ha a che fare con la società Eurostar che gestisce il tunnel sotto la manica. Per tale denominazione, le due società sono perfino in causa.

Le caratteristiche dei treni sono:

ETR 450: è il primo treno italiano ad assetto variabile, "PENDOLINO" capace di inclinarsi in curva verso l'interno spostando il baricentro, permettendo così di compensare la forza centrifuga, e tenere una velocità più alta, dando lo stesso comfort ai viaggiatori.

Il treno è composto di nove carrozze climatizzate, con una offerta di 390 posti a sedere. Esso raggiunge la velocità di 250 km/h. Potenza della motorizzazione 5000 KW, massa totale 435 t, lunghezza del treno 234 m, sforzo all'avviamento 190 KN. Attualmente i convogli sono in servizio su linee con un tracciato tortuoso, come Ancona-Roma. Della stessa serie, è ancora in funzione il prototipo ETR 401, composto di quattro carrozze climatizzate. Esso è affidato alla gestione della Divisione Charter, e viene noleggiato come treno straordinario per agenzie o per manifestazioni varie.

ETR 460/480: è la versione migliorata del 450, sempre con assetto variabile. Per le sue caratteristiche ha permesso a molte reti ferroviarie di avere dei treni veloci senza dover modificare la loro infrastruttura. La sua velocità massima è di 250 km/h. Esso è pressurizzato, per evitare disturbi negli incroci con altri treni in galleria. Esso è composto di nove carrozze climatizzate, 3 di prima classe con 139 posti a sedere, 5 di seconda classe con 341 posti e 1 carrozza bar-ristorante. La differenza fra l'ETR 460 e il 480, è minima: il 480 ha qualche miglioria e può essere utilizzato su linee elettrificate a 25 KVac. Le nuove linee italiane ad alta velocità e le recenti linee francesi sono alimentate da questa tensione.

Tre treni ETR 460 sono stati modificati con cambio tensione a 1,5 KV per permettere il collegamento tra Milano e Lione. Con le stesse caratteristiche, ma con la velocità di 200 Km/h, sono gli ETR 470, treni della società italo-svizzera "Cisalpino", che collega Milano a diverse città svizzere.

Le caratteristiche tecniche sono: potenza della motorizzazione 6000 kw, massa totale 433 t, lunghezza del treno 237 m, sforzo all'avviamento 270 KN.

ETR 500: è il treno italiano dell'alta velocità. E' stato costruito da un

(Daŭrigo en la paĝo 14a)

PONTE SUL PO ALTA VELOCITÀ
PONTO GRANDA RAPIDO SUPER RIVERO POO

Il 15 luglio 2002 è stata posata la prima pietra per la costruzione di un nuovo ponte ferroviario sul fiume Po. Esso è inserito nel progetto della linea ad alta velocità Milano-Bologna. Sorgerà fra i comuni di San Rocco al Porto sulla sponda lombarda, e Piacenza su quella emiliana al km 44,232 della nuova linea, a 1500 m circa a valle ponte attuale. Il nuovo ponte, per le sue caratteristiche, sarà l'opera più importante e complessa della nuova linea e sicuramente un'opera che non ha eguali in Europa, e tra i maggiori del mondo.

Il ponte sarà un ponte "appeso", o "strallato", sorretto da tiranti in acciaio agganciati a due strutture di sostegno. Tra i due piloni c'è una luce di 192 m; la struttura è costituita da un piano in cemento armato, largo circa 16 m e lungo 400 m, inserito in un viadotto lungo in totale 1400 m. I due piloni saranno alti 52 m dal piano dei binari, e scenderanno da essi 72 cavi d'acciaio, (formati da più cavi di 2 cm di diametro, protetti da guaine).

Il materiale utilizzato è all'avanguardia per questo tipo di struttura per renderlo più sicuro possibile e duraturo nel tempo, ciò permetterà ai treni che lo attraverseranno di raggiungere la velocità massima di 300 km/h, rispetto a quelli finora costruiti che è di 250 km/h.

La costruzione del ponte è prevista per l'anno 2004, e l'intera linea per il 2006.

Per questa opera verranno spesi circa 43 milioni di Euro.

Je la 15.07.2002 oni lokadis la unuan ŝtonon konstrucele de nova fervoja ponto sur la rivero Poo. Ĝi estas parto de projekto por la grandrapida linio Milano-Bologna. Ĝi stariĝos inter San Rocco al Porto sur la lombardia bordo, kaj Piacenza sur la emilia bordo je km 44,232 de la nova linio, ĉirkaŭ 1500 m oriente de la aktuala ponto. La nova ponto, pro siaj karakterizaĵoj, estos la plej grava kaj kompleksa verko de la linio, kaj certe konstruaĵo kiu ne havas egalajn en Eŭropo, kaj unu inter la plej grandaj en la mondo.

La ponto estos "pendanta", aŭ "staja" ponto, subtenata da ŝtalaj stajoj, kroĉitaj al du subtenstrukturoj. Inter la du pilieroj estos spano je 192 m , la strukturo konsistos el subtavolo el ŝtalbetono, larĝa ĉirkaŭ 16 m, longa 400 m, enmetita en viadukto longa je 1400 m. La 2 pilieroj altos 52 m super la relnivelo; el ili etendiĝos malsupren 72 ŝtalkabloj (faritaj el pluraj kabloj kun diametro je 2 cm, protektitaj per plastoingoj).

La kontru-materialo estos avangarda por ĉi tiu strukturtipo, por doni al ĝi plimultan sekurecon kaj tempodaŭron; tio permesos al la trajnoj traveturantaj ĝin, atingi maksimuman rapidon je 300 km/h, anstataŭ 250 km/h de la pontoj ĝis nun utiligataj.

La finkonstruon de la ponto oni antaŭvidas en la jaro 2004, kaj tiun de la tuta linio en la jaro 2006.

Por tiu konstruaĵo oni elspezos ĉirkaŭ 43 milionojn da eŭroj. ViTo

La Kongresa loko ...

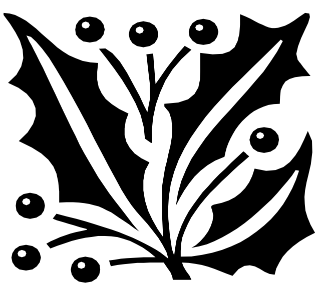
DRESDEN, ĉefurbo de Lando Saksio kun pli ol 500 mil enloĝantoj estas urbo tre vizitinda.
Ĝi etendiĝas laŭlonge de rivero Elbo kaj evoluiĝis de antikva soraba vilaĝo situinta ĉe vadejo de la historia *Heerstrasse*, jam tiam tre grava trafiknodo.
Cetere la unua longdistanca fervojo en Germanio ĝuste kunligis ĝin al Leipzig.
Tre grava industria kaj kultura urbo dum la lastaj 3-4 jarcentoj, ĝi suferis terurajn detruojn dum la lasta mondmilito, sed multon oni rekonstruis.
En ĝi estas religiaj kaj civilaj artaj konstruaĵoj ĉefe barokstilaj (ekz. *Zwinger*-komplekso), bibliotekoj, galerioj, kaj muzeoj tre riĉhavaj kaj ĝuste mondfamaj.

... kaj la ekskursoj

1/2-taga D1. Perpieda rondirado kun ĉiĉerono tra Dresden: Teraso de Brühl, rekonstruado de Virinpreĝejo, Teatra Plazo, Ensemblo “Zwinger”.
1/2-taga D2. Pertrama speciala tra Dresden: Superrigardo de urbocentro kaj periferio.
1/2-taga D3. Pertrajneta speciala vaportrejnado tra Saksio sur Linio Radebeul Ost-Radeburg: Ekspozicio de historiaj veturiloj, Vilaĝo Moritzburg, kastelo sur insulo.
Tuttaga T1. Perbusa vizito de: antaŭurbo Pillnitz, “Saksa Svisio”, Palaco Pillnitz, Bastiono “Bastei”, montorestoracio, Köningstein en Elba valo, Ŝipveturo ĝis Dresden.
Tuttaga T2. Per-trajne, -piede, -vaporŝipe, -prame: Pirna, Wehelen en “Saksa Svisio”, transo de Elbo, Rauenstein, Bastiono “Bastei”, Vilaĝo Rathen, Dresden.
Postkongresa Ekskurso. Pertrajne al Maißen (28 km N-Ok. de Dresden) kun vizito de Katedrako kaj Kastelo “Albreĥtsburg”, de mondfama porcelanmanifakturo: laborejo kaj ekspozicio. Tagmanĝo, reveno samvoja al Dresden.

Loĝeblecoj

Hoteloj “Ibis”. La konstruoj situas survoje inter la ĉefa stacidomo (5-600 m) kaj la kongresejo (8-900 m). Grandaj, bone ekipitaj ĉambroj kun duŝejo/necesejo, kablo-televido, telefono. Bufeda matenmanĝo.
Hotelo “City-Herberge”. Ĝi situas en la urbocentro tre proksime de la kongresejo. Kelkminuta veturado per tramlinio 3 de ambaŭ stacioj, ĉefa kaj Dresden Neustadt. Bufeda matenmanĝo.
Hotelo “Motel am Wiesenrand”. Ĝi situas en sudorienta antaŭurbo Groß-zschachwitz, atingebla trame (19’) aŭ buse (5’) de la kongresejo.



In queste pagine della copia cartacea del Bollet
e il modulo di Prenotazione alberghiera (Ĉan

ttino compaiono la Scheda di adesione (Aliĝilo)
nbromendilo) per il 55° Congresso di Dresda.

55a IFK DRESDEN 2003 Kongresprogramo
(Provizora)

09.05	Ven.	Gazetara konferenco
10.05		Akceptejo/Informejo funkcias
Sab.		Kunveno IFEF Estraro-LKK
		Interkona vespero
11.05		Akceptejo/informejo funkcias
Dim.		Solena malfermo
		1/2-taga ekskurso D1
		Bankedo
		Internacia balo
12.05		Informoj en la kongresejo
Lun.		Komitatkunsido (nepublika)
		Ĉefa kongresa fakprelego
		Fakprelegoj de landaj asocioj
		Esperanto-kontaktkunveno
13.05		Informoj en la kongresejo
Mar.		Plenkunsido (publika)
		1/2-taga ekskurso D2 (trame)
		Kunsido Faka Komisiono
		Nacia vespero
14.05		Tuttaga ekskurso T1 Pillnitz kaj
Mer.		"Saksa Svislando"
		Tuttaga eksk. T2 (alternativa)
15.05		Informoj en la kongresejo
Ĵaŭ.		La venonta IFK prezentas sin
		Kunsido Faka Komisiono
		1/2-taga eksk. D3 (trajneto)
		Distra vespero
16.05		Informoj en la kongresejo
Ven.		Movadaj aferoj
		Kunsido Faka Komisiono
		Solena fermo
		Adiaŭa vespero
17.05		Postkongresa eksk. al Maißen
Sab.		(aŭ hejmen).

PARTOPRENU!
PARTOPRENU!
PARTOPRENU!
Kaj invitu partopreni!

Ĝeneralaj instrukcioj

1. Ĉiu partoprenanto bonvolu plenigi apartan aliĝilon (ankaŭ geedzoj).
2. Aliĝilo estos traktata nur post pago de la kongreskotizo kaj bankkostoj.
3. Ĉe transpago menciu kiel kaŭzon "55a IFEF-Kongreso". Ĉiuj prezoj estas indikitaj en Euro (€). LKK povas akcepti pagojn nur en Euro (€).
4. Pagante por alia persono bonvolu klare indiki tion. (ankaŭ tiukaze ĉiu partoprenanto devas sendi apartan aliĝilon).
5. Kongreskotizo neniukaze estas repagebla. La pagoj por aliaj servoj estas repageblaj post depreno de 10,00 € por administraj kostoj, se la malmendo venos antaŭ la 1a de marto 2003. Kaze de posta malmendoj LKK deprenas 15,00 €.
6. Partoprenantoj el ekssocialismaj landoj pagas duonon de la kongres-kotizo.
7. LKK konfirmas al vi la traktadon de la aliĝilo kaj komunikas la kongresnumeron.
8. LKK havas la rajtojn ŝanĝi la prezojn, se ne antaŭvideblaj kondiĉoj postulos tion.
9. Se la ĉambroj en via mendita hotelo estas elĉerpitaj, LKK havas la rajton rezervigi por vi ĉambron en alia kategorio.
10. Aliĝo kaj pago ne inkluzivas iun ajn asekuron. Por viaj necesaj asekuroj bonvolu mem zorgi.
11. LKK povas rezervigi ĉambrojn nur por la daŭro de la kongreso. Se vi deziras veni pli frue aŭ resti pli longe, LKK nur povas helpi vin sen garantio trovi ĉambron.
12. Nepre skribu tajpe aŭ preslitere.
13. Je via propra memoro nutu, kion vi mendis.
14. Adreso dum la kongreso:
Bürohaus "Bürgerweise", St. Peterburger Str. 15, DE-01069 Dresden.
Tel. +49 351 4859 901.
Rete: info@city-herberge.de

FFEA en Collonges-laRouge

Nacia Kongreso de FFEA 14.03 - 21.03.2003. Adreso: Village VAL "Les Vignettes", FR-19500 Collonges-la-Rouge, tel. 0033 55 25 30 91, fax 0033-55 25 49 25.

La francaj fervojistoj varme invitas al landoparto, kie estas la plej belaj vilaĝoj en Francio. Prezoj kaj kondiĉoj vere tre favoraj. Eblecas resti dum tuta semajno.

Informoj kaj aliĝiloj ankaŭ ĉe IFEA en Bologna.

MOSTRE

L'IFEA è in possesso di interessante materiale per una mostra didattica filatelica-esperantista dal titolo "*Ritrovata la chiave della Torre di Babele*" che è a disposizione per poterla esporre durante qualsiasi manifestazione rivolta al pubblico.

Essa è già stata utilizzata con successo a Bologna (2 volte al DLF, e alla Posta Centrale), a Selva Val Gardena (Casa della Cultura), Reggio Emilia (Fiera), Fidenza (DLF).

BONDEZIROJN

Karaj amikoj kaj kolegoj, vi kaj viaj familianoj, ricevu la plej varmajn bondezirojn de la Redakcio kaj de la IFEA-estraro por la proksimaj Festoj de Kristnasko kaj Novjaro



AFORISMOJ

La reputacio, kiun oni akiras pro parencoj kaj gepatroj, estas efemera, kaj rapide forvaporiĝas, kiam la personaj kvalitoj ne akompanas ĝin.

Ministro devas morti pli riĉa je bonfamo kaj bonvolemo ol je trezoro.

Niccolò Machiavelli

ENTRAJNE

Trajno eniras tunelon. Post iom da tempo vojaĝanto timvoĉe komentarias: « Mi neniam spertis tiom longan tunelon! ». « Kompreneble », rebatas alia, « ni estas en la lasta vagono ».

En trajna kupeo junulo longe fiksas belan fraŭlinon, kiu daŭre estas karesanta kateton. Fine li sopire diras: « Kiel mi ŝatus esti tiu kato… » « Mi dubas », diras ŝi, « mi alkondukas ĝin ĉe veterinaro por kastrigo! »

"MINUETTO"

"Minuetto" estas la nomo elektita de la kompanio Trenitalia por nova trajno, kiu ekde 2004 funkcios sur la linioj de la Regiona Transporto.
Ĝi estas realigita de kompanio Alstom kaj disegnita de stilisto Giugiaro kaj estos dutipa: kun elekta kaj dizela trakcio. Ĝis nun oni mendis pli ol 200 ekzemplerojn, la unuaj 40 estos liveritaj al la regiono Sicilio, kie ni vidos ilin veturadi ekde printempo 2004.
"Minuetto" estis projektita kaj konstruita per alt-nivelaj teknologioj, ĝi havas aerodinamikan formon kun larĝaj flankaj fenestroj kaj kun tre vastaj internaj spacoj; fakte la tuta veturilo estos bone videbla de unu kapo al la alia, kun efekto de "malfermita spaco".
Ĝia malaltigita platvagono ebligos facilan eniron al rul-seĝoj de handikapuloj kaj al personoj kiu malbone moviĝas; en ĝi estos loko por enmeti bagaĵojn, biciklojn, skiojn kaj en ĝi funkcios taŭga klimatizadsistemo, kiuj konstistigos la ĉefajn karakterizojn de la trajno.
Ĉiuj veturiloj estos ekipitaj per aparatoj por vidkontrolo kaj por informoj al la publiko, kaj aŭdaj kaj vidaj; ĉiu tableto inter la sid-lokoj vidal-vide, estos ekipita per elektra kontaktilo por komputilo.
Ĝi estos la plej senbrua trajno neniam ĝis nun konstruita; tio kontribuos plialtigi la nivelon de la konforto, oni atingos tion danke al la atento dum la fazo de projektado, al sistemo por la kontrolo de la klimatizado kaj de la bruoeligo.
Pere de "Minuetto", la Divizio Transporto Regiona garantios ankaŭ sur la lokaj linioj konfortan servon kaj alt-nivelan transportplenumon.
Ĉefaj karakterizoj: longo 51,9 m, larĝo 2,95 m; trakciaj boĝioj 2, portantaj boĝioj 2; transportkapablo ĝis 345 pasaĝeroj: sidlokoj 122, plus 24 en la unua klaso, starlokoj por ĉirkaŭ 200 personoj.
Elektra trakcio: tensio nominala de linio 3000 Vcc, funkciadzono 2000-4000 Vcc kaj 1500 Vcc, minim. tensio por la maks. povumo 2800 Vcc, maks. rapido je 160 km/h.
Dizela trakcio: motorpovumo 560 kw, maks. rapido je 130 km/h.

Minuetto è il nome scelto dalla società Trenitalia per il nuovo treno che dal 2004 entrerà in servizio sulle linee del trasporto regionale.
Il treno realizzato dalla soc. Alstom, e disegnato dallo stilista Giugiaro, sarà a trazione elettrica e in versione diesel; finora sono stati ordinati più di 200 esemplari, i primi 40 verranno consegnati alla Regione Sicilia, dove li vedremo viaggiare nella primavera del 2004.
Minuetto, progettato e costruito con avanzate tecnologie, ha linee aerodinamiche, ampie finestre laterali e interni molto ampi; tutta la vettura è ben visibile da una testata all'altra, con un effetto "spazio aperto".

(Continua a pag. 13)

(Continua da pagina 12)

Il suo pianale ribassato consente un facile accesso alle carrozzine per disabili e alle persone con ridotta mobilità; è provvisto di un'area multifunzionale per il collocamento di bagagli, biciclette, sci e di un adeguato impianto di climatizzazione, che costituiscono le sue principali caratteristiche.

Tutte le vetture sono dotate di un sistema di videosorveglianza e di informazione al pubblico, sonora e visiva, ogni tavolinetto collocato tra i posti a sedere faccia a faccia è provvisto di presa di corrente per i computer.

Con "Minuetto" la Divisione Trasporto Regionale garantirà anche sulle linee locali un servizio confortevole e prestazioni elevate. Esso è il treno più silenzioso che sia mai stato costruito; ciò contribuisce ad elevare lo standard di comfort, che è stato ottenuto con l'attenzione prestata in fase di progettazione al sistema di controllo della climatizzazione e dell'emissione del rumore.

Caratteristiche principali dei treni: lunghezza totale 51,9 m, larghezza 2,95 m; carrelli motore 2, carrelli portanti 2; capacità fino a 345 passeggeri: posti a sedere 122, più 24 di prima classe; posti in piedi circa 200 persone.

Trazione elettrica: tensione nominale di linea 3000 Vcc, campo di funzionamento 2000-4000 Vcc e 1500 Vcc, tensione minima per la potenza max. 2800 Vcc, velocità max. 160 km/h.

Trazione diesel: potenza del motore 5-60 kw, velocità max. 130 km/h.

Vi To

Quando i metri diventano chilometri
Kiam metroj fariĝas kilometroj

Fra i marciapiedi dei due binari della stazione di Chorley, delle ferrovie nord inglesi, ci sono solo alcuni metri...., ma i disabili su sedia a rotelle ed altri andicappati, si devono sottomettere ad un giro in tondo di 30 km per andare da un binario all'altro.

Siccome non è possibile raggiungere il 2° binario tramite il sottopassaggio, in quanto i gradini non sono molto amici delle ruote delle carrozzine, e le autorità ferroviarie hanno vietato l'attraversamento a raso, per paura che i disabili non siano abbastanza veloci al sopraggiungere di un treno; allora, ecco la soluzione: prendere un treno sul 1° binario direzione sud, 15 km fino alla prima stazione, Bolton, munita di ascensore, passare da un binario all'altro, e da qui 15 km a nord per accedere al desiderato binario di Chorley. Tempo minimo di viaggio (con molta fortuna) 45 minuti.

Qualcosa di positivo c'è, il girotondo per i disabili è gratuito. Per il costo degli accompagnatori nessuno si è pronunciato.

Inter la du kajoj de la fervoja stacio Chorley (nord Anglio) estas nur kelkaj metroj…, sed handikapuloj devas laŭiri 30 km por transiri de unu al la alia.

Fakte, tie ne ekzistas konvena subpasejo kun lifto, sed nur ŝtuparoj kaj draste oni malpermesas transiri la relojn traknivele por pasaĝera sekureco, ĉefe por ne rapidiĝemaj homoj.

La aŭtoritatuloj tiel solvis la problemon: uzo de trajno ĝis Bolton, la plej proksina najbara stacio, je 15 km distanca; uzo de la liftojn kaj subpasejon; denove trajno reen al Chorley. Minimuma tempoperdo 45 minutojn (se bonŝance).

Tamen estas io favora: la transportado estas senpaga por la handikapuloj, sed ankoraŭ oni ne donis indikojn pri la akompanantoj.

Vi To

(Continua da pagina 4)

ktp. Nun estas veturantaj 57 trajnoj, el kiuj 27 kun plurtensio, kiu donas la eblecon veturi ankaŭ sur linioj de aliaj fervojoj kiuj utiligas tension malsama de la itala. La trajnoj konsistas el 11 pasaĝervagonoj klimatizitaj kun 2 lokomotivoj je la finoj; konsisto kiu povas ŝanĝiĝi ĝis 14 pecoj, 4 por la unua klaso, el kiu unu speciala vagono kun kupeo ekipita por la trajnoestro, kaj kun sidlokoj adaptitaj por rulseĝoj de kripluloj, kun 182 sidlokoj, 6 por la dua klaso kun 408 sidlokoj kaj 1 vagono barristoracio. Kurentprovizado estas de 3 Kvcc, kaj por la trajno plurtensio ankaŭ de 25 KVcc. Potenco de la motorizado 8800 KW, totala maso 598 t, longo de la trajno 328 m, trenforto starta 400 KN. La trajno kapablas atingi la maksimuman rapidon je 300 Km/h.

La fervoja reto por Eurostar Italia servoj, etendiĝas en la tuta nacia teritorio sur la plej gravaj linioj, kaj kunligas la plej grandajn italajn urbojn. Vi To

(Daŭrigo de la paĝo 5a)

consorzio di imprese denominato "TREVI", che comprende FIAT ferroviaria, Ansaldo, Breda, ecc. Ora sono in servizio 57 treni, di cui 27 con politensione, che dà la possibilità di viaggiare anche su linee di altre ferrovie che utilizzano una diversa tensione da quella italiana. I convogli sono formati da 11 carrozze climatizzate e 2 locomotori alle estremità, composizione che può variare fino a 14 carrozze, 4 di prima classe, di cui una vettura speciale con un compartimento attrezzato per il capo treno, e posti attrezzati per disabili, per 182 posti a sedere, 6 di seconda classe per 408 posti e 1 carrozza bar-ristorante. L'alimentazione è di 3 Kvcc, e per il treno politensione anche di 25 KVcc, che può raggiungere la velocità massima di 300 Km/h. Potenza della motorizzazione 8800 KW, massa totale 598 t, lunghezza treno 328 m, sforzo all'avviamento 400 KN. Eurostar Italia si estende per tutto il territorio nazionale sulle linee di maggiore importanza, e collega le maggiori città italiane.

FKS - Fervojista Koresponda Servo = Servizio Corrispondenza Ferrovieri

S-ro inĝ. Sorin PORUPKA, Mihai Bravu 32/2, RO-6200 Galati (Romanio).

Por utiligi la servon, bv indiki: nomon, aĝon, adreson, landon de dezirata korespondant(in)o, temojn, ktp. Aldonu, se eble, Internacian Respondkuponon (IR), aŭ poŝtmarkojn uzeblajn en RO.

Per utilizzare il servizio, indicare: nome, età, indirizzo, paese del(la) corrispondente, temi, ecc. Allegare, se possibile, un Buono di Risposta Internazionale (IR), o francobolli usabili in RO.

GIOCO DI PAROLE = VORTLUDO

Chiave = Sloŝilo (3,5,4): Verko de Julio BAGHY

O	**N**	**E**	**L**	**I**	**T**	**N**	**A**	**K**	**R**	**O**	**R**	**A**	**P**
A	**A**	**R**	**E**	**P**	**S**	**E**	**A**	**E**	**O**	**L**	**E**	**R**	**A**
P	**J**	**D**	**S**	**K**	**A**	**O**	**S**	**O**	**T**	**I**	**A**	**A**	**R**
A	**T**	**U**	**K**	**U**	**L**	**P**	**O**	**U**	**A**	**G**	**A**	**K**	**O**
R	**I**	**G**	**L**	**I**	**O**	**R**	**R**	**I**	**M**	**A**	**L**	**R**	**K**
F	**N**	**S**	**N**	**N**	**R**	**E**	**P**	**A**	**L**	**P**	**A**	**D**	**O**
L	**G**	**O**	**D**	**I**	**A**	**N**	**T**	**O**	**J**	**A**	**S**	**O**	**K**
U	**A**	**I**	**N**	**G**	**P**	**O**	**O**	**A**	**M**	**T**	**K**	**R**	**O**
K	**L**	**D**	**I**	**A**	**R**	**G**	**S**	**T**	**M**	**O**	**O**	**T**	**L**
O	**O**	**R**	**R**	**N**	**E**	**O**	**B**	**A**	**I**	**A**	**T**	**S**	**I**
P	**T**	**A**	**I**	**I**	**T**	**T**	**L**	**E**	**P**	**R**	**O**	**A**	**F**
I	**D**	**S**	**L**	**E**	**N**	**Ŝ**	**U**	**O**	**J**	**A**	**I**	**I**	**A**
I	**T**	**R**	**I**	**O**	**I**	**K**	**I**	**T**	**K**	**A**	**R**	**P**	**T**
O	**A**	**D**	**N**	**A**	**R**	**G**	**O**	**O**	**O**	**B**	**A**	**T**	**S**

Cerca e riquadra con la matita ogni parole nella lista, in orizzontale, verticale, diagonale, in tutte le direzioni. Alcune lettere sono comuni a più parole. Quelle restanti, lette in ordine, formano la chiave definita.

Serĉu kaj ĉirkaŭlimigu per krajono ĉiujn vortojn enlistigitajn horizontale, vertikale, diagonale, al ĉiuj direktoj. Diversaj literoj estas komunaj en kelkaj vortoj. La restintaj, legataj laŭorde, formas la difinitan ŝlosilon.

ALASKO	BEJA	DIANTOJ	ESPERA	GRANDA
GUDRE	INTERPAROLAS	KANTILENO	KAOLINO	KAOSO
KARA	KOALO	KOLO	KOPII	KULPO
LEPRO	MATEO	MATO	NAJTINGALO	NEOPRENO
OKULFRAPA	PAGILO	PALPADO	PARADI	PARO
PAROKO	PIA	PIASTRO	PRAGMATO	PRAKTIKI
RAJTO	REAGIS	REALA	RESPONDILO	RIGLI
SARDIO	SIA	SPIRITO	STABO	STAFILOKOKO
ŜUOJ	TORNISTO	TRAPASO	TUTE	

Solvo de la vortludo aperinta en la lasta numero: VERDKATA TESTAMENTO

Leggere l'Esperanto

✯ L' **Esperanto** è una lingua molto armoniosa, degna di essere letta correttamente. Per i non esperantisti, ecco **tutte** le regole.

✯ La **lettura** delle parole è semplice: l' **accento tonico** (la pausa della voce) cade **sempre** sulla **penultima vocale** della parola.

✯ l'**alfabeto** è formato da 28 lettere; cinque, **a e i o u**, sono vocali, le altre 23 sono consonanti.

a	b	c	ĉ	d	e	f	g	ĝ	h	ĥ	i	j	ĵ
k	l	m	n	o	p	r	s	ŝ	t	u	ŭ	v	z

✯ L'Esperanto è l' **unica lingua fonetica**: **si legge come si scrive** e **si scrive come si legge:** ogni lettera ha sempre il suo suono; ogni suono corrisponde alla sua lettera. In italiano mancano solo i suoni di **h**, **ĥ**, **ĵ**, che però sono facili perché noti ed usati in molte lingue.

✯ Ecco la pronuncia delle lettere che **non coincidono** con l'italiano:

c	come la *z* sorda della parola *palazzo* (palaco)
ĉ	come la *c* palatale di *felice* (feliĉa)
g	come il gruppo gutturale *gh* di *ghisa* (giso) o *g* di *gas* (gaso)
ĝ	come la *g* palatale di *villaggio* (vilaĝo)
h	aspirata leggera (herbo); pronunciarla sempre!
ĥ	aspirata forte (ĥolero), come il gruppo *ch* tedesco (*bach*)
ĵ	strisciata (ĵeti), circa come *sg* in *disgelo*; meglio la *j* francese (*jour*)
k	come il gruppo gutturale *ch* di *chilo* (kilo) o *c* di *cassa* (kaso)
s	come la *s* sorda in *sale* (salo)
ŝ	come il gruppo *sc* di *sceriffo* (ŝerifo)
z	come la *s* sonora di *museo* (muzeo)
j	j e ŭ sono considerate consonanti e suonano come le *i* e *u* brevi nelle
ŭ	[parole italiane *gaio* (gaja) e *feudo* (feŭdo).

Ni semas kaj semas, konstante.